POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 8. | WARSZAWA, SIERPIEŃ 1937 | ROK IV



Przemówienie Pana Prezydenta R. P.

wygłoszone przez radio w dn. 29 czerwca

Rokrocznie naród polski święci „Dzień Morza". W dniu tym rokrocznie od codziennej pracy się odrywa, by baczniejszym spojrzeniem objąć swoją nadmorską ojcowiznę i niezmierzone przestrzenie oceanów.

One to jednoczą nas wszystkich we wspólnym dążeniu do lepszej przyszłości, one łączą nas ze światem, wprowadzają na wolne, granicami nie przecięte, dla wszystkich jednakowo dostępne — szlaki.

Handel morski i przemysł, własna bandera handlowa, własna Marynarka Wojenna i porty, a nade wszystko Gdynia, Gdynia, miasto stutysięczne, port światowy, jeszcze wczoraj mała wioska rybacka, dziś węzeł gospodarczy trzydziesto-cztero-milionowego państwa — oto sprawy, dla których rozważania skupiamy się rokrocznie w „Dniu Morza".

Gdy ogarniam obraz naszego dorobku morskiego, to widzę nie tylko tętniące życiem wybrzeże, nie tylko ramiona linij okrętowych, wyciągnięte do dalekich portów, słowem nie tylko to wszystko, co wielokrotnie pomnaża materialnie naszą siłę gospodarczą, lecz widzę także objaw rodzących się w nas wartości duchowych, będących cechą ludzi morza, ludzi zahartowanych w pracy i walce z żywiołem.

Surowość życia morskiego, zrodzona w potężnym oddechu oceanu, coraz powszechniej przyczynia się do wyzwolenia naszej duszy narodowej z małości i słabości.

Obchodzony co roku uroczyście w całej Polsce „Tydzień Morza" jest wyrazem nie tylko naszych uczuć, ale także i przede wszystkim okresem narodowego rachunku sumienia w tej dziedzinie.

Dotychczas obrachunek tej morskiej pracy wyrażał się zawsze imponującym dorobkiem, rekordami wysiłku pracy. Ale musimy sobie uprzytomnić, że nawet najbardziej wydajny rezultat naszej pracy na morzu nie będzie na miarę naszych potrzeb. Bo wiekowe są nasze zaległości i zaniedbania na wybrzeżu i na morzu — zaniedbania, które dzisiejsze pokolenie Polaków musi wysiłkiem nieustannym odrabiać.

Pamiętać musimy również, że niedość jest mieć własny brzeg morski i statki, że niedość prowadzić własny handel morski.. Pamiętać musimy nieustannie o zapewnieniu bezpieczeństwa tej polskiej pracy na wybrzeżu i na morzu. Dlatego chcemy mieć Marynarkę Wojenną, odpowiadającą potrzebom i wielkości Państwa Polskiego.

Zapatrzeni w dalekie horyzonty mórz, winniśmy przez poznanie i ukochanie rozlicznych spraw morskich budzić i pogłębiać w sobie pragnienie, by nasza flota powiększała się dalej corocznie nie tylko o statki handlowe, które w głębiach swych ładowni niosą w świat produkty naszej pracy i zwożą potrzebne nam surowce, — ale by stalowe burty okrętów wojennych zapewniały bezpieczeństwo pracy.

Do dnia 21 lipca 1937 r. zebrano na F.O.M w gotówce i papierach wartościow. zł. 5.553.471.72

Przemówienie p. vicepremiera Kwiatkowskiego

Wśród tylu przeróżnych świąt, tylu rocznic, tylu chwil pamiątkowych, jest jedno święto szczególnie cenne i wielkie, święto morza! Myśli i uczucia całej Polski — a może i wszystkich Polaków, gdziekolwiek zagnał ich los po świecie — zwracają się zgodnie w tej chwili ku temu najmilszemu i najmłodszemu miastu, ku Gdyni, która trzyma czujnie straż nad skrawkiem morza polskiego.

Tak jak od wieków biły w te piachy fale Bałtyku, tak samo w morze uderzały od lądu przez całe pokolenia wysiłki wielu narodów wielu generacji, wielu ludzi. Tu mocowały się programy historyczne, tu pisały się dzieje niewoli i wolności narodów, tu kryły się źródła bogactw lub wyzysku milionów ludzi, którzy nigdy w życiu morza nie widzieli, choć los ich od tego morza uzależnił. Tu u stóp naszych ściele się wielkie, historyczne pobojowisko idei i woli narodów.

Wiemy już dziś bezspornie, iż w tym wyścigu pracy morskiej daliśmy się w ciągu całych wieków obcym narodom wyprzedzać. To też rachunek naszych strat narodowych nad Bałtykiem jest szczególnie wielki i bolesny.

Lecz tak samo, jak w życiu każdej jednostki, każdego człowieka, pozostają otwarte wszystkie możliwości odrobienia błędów i strat, gdy naród nastąpił przed ostateczną zgubą wszystkiego, podobnie i my — Polacy — zachowując dzięki granitowej wytrzymałości duszy ludu polskiego na Pomorzu ten skrawek wybrzeża mieliśmy i mamy przed sobą tyle dokonania cudu odrodzenia naszych spraw morskich, ile tylko starczy ku temu naszej pracy, naszego niezłomnego wysiłku, naszej hartownej woli, naszej zdrowej ambicji narodowej i wiary we własne siły! Nie mamy potrzeby już dziś pomniejszać rezultatów naszej dotychczasowej pracy na tym odcinku, który zamyka się w tym symbolicznym już słowie: Gdynia.

W ciągu kilkunastu zaledwie lat wyrównaliśmy tu niejedną szczerbę zadaną Polsce w okresie wieków. W okresie kilkunastu lat zatarliśmy plamy ciążące tu na naszym honorze— wielkiego i wolnego narodu.

Wykazaliśmy — najwyraźniej może tu w Gdyni, że umiemy pracować zgodnie dla potęgi Rzeczypospolitej — gdy tylko zechcemy; że gospodarka polska — nieraz nie ma powodu wstydzić się swych rezultatów.

Jedna, wielka dziejowa burza, jeden przełom polityczny starł z tej nadmorskiej ziemi wszystkie fałszywe i obce naloty, zniwelował kosztowne i sztuczne wysiłki wydarcia duszy, mowy z człowieka, osiadłego tu od niezliczonych pokoleń. A rzetelny rezultat pracy naszej, pracy cierpliwej, wytrwałej, wyrastającej z konieczności gospodarczej nowej Polski choć ma za sobą dopiero okres kilkunastu lat trwać będzie tu już na wieki.

Gdynia bowiem już dziś stała się niezniszczalnym wkładem Polski do skarbca ludziej cywilizacji. Gdynia stała się odbiciem woli zjednoczonego narodu polskiego, iż świadom on jest swych praw i obowiązków, płynących z faktu wolności i zjednoczenia państwa. Gdynia — z żelaza i z betonu, Gdynia ruchliwa i zaborcza, pochłaniająca wciąż nowe zagony wodne trwać będzie ku chwale imienia polskiego, jako symbol zgodnego wysiłku całego narodu polskiego na wieki!

Wiemy o tym wszyscy, iż miesiąc za miesiącem przynosi w Gdyni wciąż nowy rekord, nowe zwycięstwo: i w mieście, i na wybrzeżu i na falach morskich. Co roku Polska czuje się więcej państwem morskim; co roku rosną jej morskie ambicje i potrzeby. Co roku wzrok nasz sięga w dal i wie, że nie ma kresu wysiłkom i zwycięstwom, tak jak nie ma kresu dla zorganizowanej i twórczej pracy człowieka.

Jakież to rzetelne wartości musi zamykać w sobie polskie morze, gdy tu czujemy się dumni i szczęśliwi — wszyscy. I wy bohaterowie walk rozpaczy — Powstańcy 63 r. obecni tu na Święcie Morza — i Wy, którzy z temperamentem młodości nadchodzicie, by spotęgować wysiłek pracy dla ugruntowania niepodległości Polski. Rząd Polski — instytucje kościelne i społeczne — wojsko polskie — i całe społeczeństwo pod kierowniczym sztandarem Ligi Morskiej i Kolonialnej wszyscy czują i rozumieją, iż święto dzisiejsze jest świętem solidarnego wysiłku i solidarnej woli naszego pokolenia.

Czyż patrząc dziś z promienną radością na wielkość Gdyni i rosnącą potęgę Polski na morzu — mamy jeszcze czynić jakieś śluby czy deklaracje?

Wydaje mi się to zbędne.

Daleko poza Polską jest wiadome czym stała się Gdynia dla odrodzonej i zjednoczonej naszej Ojczyzny, i jakie uczucia z nią się wiążą.

Raczej powiedzmy sobie, że nadchodząca poprawa koniunktury gospodarczej musi się stać nowym skokiem Gdyni w zwyż.

Za 3 lub 4 lata znowu będziemy szukać dzisiejszej Gdyni — w Gdyni ówczesnej. Nie może bowiem minąć ani jeden rok, by obywatelstwo morskie Polski nie zostało wzmocnione i utrwalone. To jest wielkie i odwieczne prawo pokojowe narodu Polskiego, budującego własnym wysiłkiem, własną i nową historię Bałtyku.

Niech wyrazem wszystkich Polaków, którzy w tej chwili łączą się z nami w obchodzie Święta Morza, obchodzonego tu (w obecności Głowy Państwa) u stóp fal Bałtyku — będzie — z głębi pragnień narodowych — wzniesiony okrzyk: niech żyje Polska na morzu, niech żyje Wielka Gdynia!

Bałtyk — Morze Czarne



Polska gościła niedawno króla Rumunii Karola II. Wizyta ta, która przybrała cechy bardzo serdeczne, przypomniała obu narodom, że są one powołane do ścisłego współdziałania, przypomniała że Polskę i Rumunię wszystko łączy a nic nie dzieli.

Gdy więc odbywały się przyjacielskie rozmowy między przedstawicielami obu narodów, gdy po obu stronach granic precyzowano te wszystkie posunięcia, które ożywić i wzmocnić miałyby stosunki wzajemne — siłą rzeczy nasuwać się musiała myśl zrealizowania połączenia wodnego między Bałtykiem a Morzem Czarnym, myśl stworzenia wielkiego handlowego szlaku komunikacyjnego z północy na południe.

Nie od dziś dopiero ożywienie szlaku Bałtyk — Morze Czarne staje się ideą o wielkim rozmachu.

Już od zarania dziejów Polski dążenie do oparcia państwa na obu morzach było celem zmagań naszych monarchów. Wyprawa kijowska Bolesława Chrobrego, polityka Jagiellonów zmierzająca do rozciągnięcia władzy od Bałtyku po m. Czarne, władanie ze zmiennym szczęściem ujściem Dniepru — wskazuje dobitnie, że idea Polski od morza do morza przewijała się jak nić w naszej historii pełnej chwały. To dążenie ku wybrzeżom południowym nie miało może podłoża wybitnie gospodarczego, a raczej polityczne, mimo że przecież tędy szedł tranzyt ze wschodu, z kolonij genueńskich na m. Czarnym, transporty głównie korzeni i jedwabi, tędy przechodziły towary państw północnych głównie z Flandrii. Polska niestety za mało wówczas uwagi poświęcała handlowi, ekspansji gospodarczej, niedocenianej przez rzesze szlacheckie.

Podnosiły się jednak głosy trzeźwe, głosy ludzi pragnących upodobnić własny naród do innych, bogatych i rosnących w potęgę. Przytoczyć tu należy choć jeden z takich głosów. Oto w początkach XVII. stulecia takie wielkie plany ekspansji politycznej i gospodarczej na Morzu Czarnym roztaczał Szymon Starowolski. Pieniądze dawane na kwarcianego żołnierza i na podarki Tatarom, chciał obrócić „na handel Rzeczypospolitej skarbowy" i żeglugę na Wschód. Doradzał wezwać żeglarzy z Włoch, Gdańska, Rygi, wyznaczyć im pensie i wysłać na zbadanie brzegów, portów i nurtów Morza Czarnego, potem pchnąć tam towary, złączyć nadto Bałtyk z tym morzem przez przekopanie kanału między Dźwiną a Berezyną (dopływem Dniepru). Daremnie jednak Starowolski rzucał swój siew, daremnie wołał: „Pamiętajcie, że wasi królowie panami Czarnego Morza bywali". Uwagę ogółu pochłaniało wówczas ciężkie zmaganie się z Gustawem Adolfem o dostęp do Bałtyku.

Myśl połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym kanałem (Kanałem Małopolskim) ponownie była poruszana za panowania Stanisława August w 1767 roku. Lecz historia potoczyła się dla nas nieszczęśliwie i dopiero dziś możemy próbować wprowadzić w czyn myśli gospodarcze które już tak dawno w mózgach światłych się rodziły.

Jednak dziś to już nie okres orężnej walki o wykuwanie korzyści terytorialnych i ekonomicznych. Obecnie połączenie Bałtyku z m. Czarnym, ożywienie drogi handlowej z północy na południe — jest wielkim dziełem pokojowym, dziełem o ogromnym znaczeniu gospodarczym zarówno dla Polski jak i dla zaprzyjaźnionej z nami Rumunii.

Jakże przedstawia się strona praktyczna zrealizowania tego wielkiego szlaku?

Aby go w czyn wprowadzić należy połączyć trasę Wisła — San — Dniestr — Prut — Dunaj tak, aby ładunki idące z wybrzeży bałtyckich mogły wodą docierać do wybrzeży czarnomorskich. W tym celu konieczne jest na

ziemi polskiej między Sanem a Dniestrem stworzenie sztucznego połączenia wodnego czyli kanału, równocześnie zaś uregulowanie rzek na omawianym szlaku.

Wykonanie projektu jest tym łatwiejsze, że projektowana droga wodna płynie na terytorium tylko dwu zainteresowanych państw: Polski i Rumunii. Szlak ten o długości 1894 kilometrów, na przestrzeni 1168 km płynie w Polsce, na przestrzeni zaś 726 km w Rumunii. Tylko więc te dwa państwa musiałyby rozwiązać stronę techniczną, lecz równocześnie tylko one byłyby wyłącznymi zwierzchnikami tej tak dogodnej drogi komunikacyjnej.

Droga ta przecinałaby całą Polskę, biegłaby przez szereg ośrodków przemysłowych i centrów handlowych. Toruń, Włocławek, Warszawa, nowy okręg przemysłowy sandomierski, dalej ośrodek lwowski — miałyby dogodny dostęp do arterii wodnej łączącej morze Bałtyckie z Czarnym. A po należytym uregulowaniu górnego biegu Wisły, po przez Kraków aż do Sanu — i Śląsk ze swymi ośrodkami górniczo - hutniczymi znalazłyby połączenie wodne z morzami.

Zaznaczyć tu należy, że linia Bałtyk — Morze Czarne będzie najkrótszą ze wszystkich linij projektowanych przez kontynent europejski.

Będzie ona miała doniosłe znaczenie dla ekspansji handlowej Polski na Bliski i Daleki Wschód, umożliwi towarom polskim spław za tanim frachtem ku państwom bałkańskim, ku Azji Mniejszej i stąd drogą morską ku całemu basenowi m. Śródziemnego i ku Dalekiej Azji. Towary spływające tą linią nie byłyby obarczone drogim frachtem kolejowym, lecz jedynie tanią opłatą wodną. Towar polski sprzedawany obcym byłby więc tańszy, łatwiejszy do nabycia zagranicą. Toteż wywóz ich wydatnie powiększyłby się.

Linia Bałtyk — Morze Czarne i dla handlu rumuńskiego stanie się bardzo ważną i pełną wielkich nadziei arterią. Będzie to bowiem najdogodniejsza i najtańsza droga ku państwom bałtyckim i skandynawskim.

Ale nie tylko dla handlu to połączenie wodne miałoby doniosłe znaczenie. Również wielkie byłyby korzyści wojskowe dla obu narodów. Zagadnienie aprowizacji w czasie wojny znalazłoby przy realizacji tego projektu zupełne rozwiązanie zarówno w razie blokady brzegów bałtyckich jak i brzegów czarnomorskich.

Połączenie obu mórz przyniosłoby Polsce i Rumunii znaczne korzyści z tranzytu obcego. Wszystkie bowiem te państwa, które dziś w swym handlu z południa na północ lub odwrotnie. korzystać muszą bądź z drogich kolei



bądź też z połączeń morskich okrążających całą Europę — wówczas mogłyby poważnie skrócić drogę przebywaną przez wywożone i przywożone towary. Wszak nowa arteria wodna skracałaby im drogę naokoło Europy o 6.000 do 8.000 kilometrów. Z usług szlaku Bałtyk — Morze Czarne korzystałyby niewątpliwie państwa bałtyckie w ich handlu lewantyńskim, kraje bałkańskie w ich obrotach z państwami bałtyckimi, dalej kraje Bliskiego Wschodu, a nawet środkowej Europy w ich stosunkach z północą. O ciążeniu tych wszystkich państw do nowej drogi wodnej nie stanowiłby żaden sentyment, lecz dobrze zrozumiały interes — taniość przewozu.

A z tranzytu tego poważne zyski ciągnęłyby i nasze porty Gdynia i Gdańsk, które są bramą wylotową nowego szlaku komunikacyjnego. Tędy przechodziłyby ładunki tranzytowe, tutaj składowane byłyby towary przeznaczone do dalszego transportu, tutaj byłyby przepakowywane, przeładowywane, stąd linie okrętowe, wywoziły nadeszły towar do ostatecznego miejsca przeznaczenia. Zarabiałyby więc porty, domy spedycyjne, nasza flota handlowa, zarabialiby robotnicy portowi.

Stworzona niedawno w Gdyni strefa wolnocłowa, t. j. część portu, gdzie ładunek obcy nie podlega przepisom celnym polskim i gdzie może bez żadnych obciążeń przebywać — byłaby jednym z wielu udogodnień dla obcego handlu tranzytowego.

Uregulowanie linii żeglugowej Bałtyk — Morze Czarne miałoby również doniosły wpływ na podniesienie całych połaci kraju leżących w pasie spławu. Wyzyskanie bowiem sił wodnych na tej trasie umożliwiłoby zelektryfikowanie wielkich obszarów, ich podniesienie gospodarcze przy zastosowaniu taniego prądu.

Jak z powyższego widać, zrealizowanie połączenia obu mórz przez terytorium Polski i Rumunii — stałoby się wielkim dziełem, podnoszącym potencjał ekonomiczny obu państw, przekuwającym przyjaźń i sojusz obu narodów w realne korzyści.

Bo nietylko płynęłyby zyski z taniego transportu rzecznego, z tranzytu towarowego, nietylko udziałem nowej trasy komunikacyjnej byłoby zapewnienie bezpieczeństwa transportu w czasie wojny, lecz również i stosunki handlowe między Polską i Rumunią mogłyby znacznie się ożywić, wzmóc i spowodować zacieśnienie wzajemnych węzłów gospodarczych.

Toteż życzyć sobie należy, żeby projekt linii wodnej Bałtyk — Morze Czarne, projekt budowy kanału San — Dniestr i należytego uregulowania rzek na tej trasie — stał się w jaknajszybszym czasie faktem dokonanym i przyczynił się do gospodarczego podniesienia Polski i Rumunii, oraz do zcementowania tak pomyślnie rowijającego się sojuszu.

K. J.

Na marginesie tegorocznego „Święta Morza"

Organizowane corocznie przez Ligę Morską i Kolonialną „Święto Morza" posiada już w Polsce swą piękną i trwałą tradycję.

W dniach tych Liga Morska i Kolonialna przed oczy społeczeństwa stawia nie tylko swój roczny dorobek pracy w rozlicznych jej agendach, nie tylko skupia uwagę wokół generalnego problemu morskiego, ale wysuwa konkretne hasło, które w danym czasokresie winno być wytyczną postępowania publicznego w rozległej dziedzinie morskiej Rzeczypospolitej.

Od szeregu lat nie było takiego zagadnienia w Polsce związanego z jej morskim władaniem, które nie znalazło by wyrazu w dorocznych świętach.

„Święto Morza" jest jak gdyby rekapitulacją nie tylko pracy minionego okresu, ale przede wszystkim programowym wskazaniem kierunku wysiłków Ligi na rok następny.

„Rewizja granic — to wojna" rzuciła hasło Liga, kiedy nasz sąsiad zachodni parę lat temu pozwolił sobie kwestionować naszą zachodnią granicę. „Budujmy okręty na własnej stoczni", powiedziano w roku następnym, kiedy problem rozwoju naszej marynarki wojennej narzucił konieczność szybkiego kończenia stoczni gdyńskiej. „Musimy Polskę dozbroić na morzu" głosiła Liga w dniach świętomorskich roku ubiegłego, przypominając tym, że w roku kiedy społeczeństwo woła o ogólne dozbrojenie Polski, odcinek morski nie tylko nie może być zaniedbany, ale wojenne jego potrzeby muszą znaleźć poczesne miejsce w budżecie normalnym i inwestycyjnym Państwa.

Tego roku „Święto Morza" prowadzone było pod generalnym hasłem: „Chcemy silnej floty wojennej i kolonii". Tradycyjnie, od trzech lat w haśle świętomorskim zawsze tkwi przede wszystkim problem rozbudowy naszej mary-

narki wojennej. Podkreśla tym Liga Morska i Kolonialna, że sprawa dozbrojenia Polski na morzu jest w hierarchii celów i zadań organizacji kwestią główną, kwestią podstawową, na której dopiero buduje się i opiera gmach wszystkich innych problemów morskich i kolonialnych.

W roku bieżącym po raz pierwszy w okresie „Święta Morza" w drugiej części swojego hasła Liga Morska i Kolonialna wysunęła żądanie kolonii. Nie stało to się przypadkiem. Na forum międzynarodowym po raz pierwszy minister Spraw Zagranicznych zgłosił swe wyraźne stanowisko odnośnie konieczności dojścia Polski do bezpośredniego źródła surowców. W ślad zatym społeczeństwo dało wyraz w ubiegłych dniach „Tygodnia Morskiego", że za żądaniem Rządu polskiego stoi zwarta masa nie tylko członków Ligi Morskiej i Kolonialnej, ale całego Narodu.

Sprawiedliwość przyznać każe teraz, kiedy sprawa kolonii postawiona została w Genewie oficjalnie, że Lidze Morskiej i Kolonialnej należy się bezsprzeczny prymat w dziedzinie podniesienia problemu kolonialnego w Polsce. 5 lat upłynęło od momentu kiedy Liga Morska i Kolonialna problemat ten podniosła. Pamiętamy wszyscy, ile nie tylko zrozumiałych zastrzeżeń, pytań, wątpliwości, ale wręcz niechętnych i wrogich wystąpień było w ostatnim 5-leciu przy stawianiu w opinii publicznej konieczności posiadania przez Polskę problemu kolonialnego. Dziś te rzeczy dzięki 5-letniej pracy Ligi mamy poza sobą. Dziś problematem kolonialnym w Polsce zaczęło opiekować się Państwo. Dlatego też w tegorocznym haśle świętomorskim: „Chcemy silnej floty wojennej i kolonii", jest nie tylko stwierdzenie wytycznej postępowania na przyszłość, ale jednocześnie stwierdzenie zwycięstwa idei kolonialnej na razie w psychice społeczeństwa i Rządu oraz zapowiedzią przystąpienia do pracy konkretnej, realizacyjnej zarówno w dziedzinie politycznej, jak i gospodarczej.

Zagadnienie silnej floty wojennej i zagadnienie kolonii są związane z sobą w jedną nierozerwalną całość. Może, i tak nam się wydaje, minęły czasy zdobywania kolonii drogą orężną. Nie tym też szlakiem biegnie myśl Ligi Morskiej i Kolonialnej. Sprawa kolonii, sprawa surowców, rozstrzygnięta zostanie tak lub inaczej na gruncie ogólnego układu sił politycznych w Polsce, Europie i świecie. Nie będziemy jednak dopuszczeni do wielkich debat kolonialnych i surowcowych, jeśli małą będzie nasza waga gatunkowa, jako partnera wielkich potęg morskich. Atut posiadania silnej floty wojennej, jak w ogóle atut siły jest ważny nie tylko przy rozgrywkach wojennych, ale równie ważnym podczas pokoju i decyzyj powziętych przy zielonym stole. Jest to prawda stara, ale oczywista i w obecnym jeszcze okresie życia ludzkości nie tracąca nic z dotychczasowej swojej aktualności.

W ubiegłych dniach świętomorskich za hasłem podanym powyżej stanęło całe społeczeństwo. Praca nasza w roku bieżącym poszła jeszcze bardziej w głąb. Nie tylko zwarte szeregi organizacji, ale 104 wielkie centralne organizacje społeczne przyłączyły się do akcji. Wszystkie organizacje wiejskie niezależnie od swego politycznego zabarwienia wydały wspólną odezwę do ludności rolniczej. Nie było wsi w Polsce, gdzie by odezwa popierająca w całości hasło Ligi Morskiej i Kolonialnej nie była znana miejscowej ludności. W roku bieżącym Liga Morska i Kolonialna poszła bowiem i z drugim hasłem: „Wieś frontem do morza". Szkoda tylko, że warunki komunikacyjne nie pozwoliły na zrealizowanie planu sprowadzenia wielkich mas włościańskich do Gdyni.

Do akcji zdołała Liga Morska i Kolonialna obok miast i wsi włączyć również organizacje robotnicze i zespoły fabryczne. Był na to czas najwyższy. Inteligencja w Polsce jest już bezmała w orbicie wpływów naszej organizacji, kolejny nasz etap — to wieś i fabryka.

Na Śląsku obok naszego głównego hasła„ szliśmy także z własnym hasłem lokalnym: „Płucami Śląska Gdynia i Gdańsk — puklerzem okręty Rzeczypospolitej". Chodziło o to, aby w okresie wygasającej konwencji genewskiej, przypomnieć opinii polskiej i postawić wobec opinii zagranicznej, że Śląsk i Pomorze związane są z sobą, nie tylko węzłami krwi i historii, nietylko politycznie, ale że magistrala węglowa łączy te kraje w jedną całość ekonomiczną i magistrala ta jest osią naszego państwa.

Jakie konkretne i doraźne zyski wyciągnąć musi społeczeństwo z ubiegłego „Święta Morza"? Ukończyć zbiórkę na łódź podwodną ze składek społecznych ku czci Marszałka Piłsudskiego, przejść natychmiast do zbiórki na ścigacze, na którą to zbiórkę przedwstępnie wpłynęło już około 100.000 i zrealizować rzecz bodaj najważniejszą:

podwoić liczbę członków L. M. K. w roku bieżącym.

S. S.

Obowiązkiem członka L. M. K. jest podwajać szeregi swej organizacji

Wywczasy robotników na morzu



Na zachodzie Europy sprawa urlopów robotniczych jest otaczana szczególną troską. Urlop, zwłaszcza krótki — jedno lub dwutygodniowy powinien być należycie wykorzystany. Urlop spędzony w odmiennych warunkach, na świeżym powietrzu daje wypoczynek fizyczny i odprężenie nerwowe. Szczególnie korzystne są pod tym względem wywczasy spędzone nad morzem lub na morzu.

W Niemczech i we Włoszech zrealizowano już tego rodzaju pragnienia. Przed trzema laty powstała specjalna organizacja „Kraft durch Freude" — to znaczy „Siła przez radość". Organizacja ta, działająca z ramienia partii narodowo-socjalistycznej organizuje liczne i tanie wycieczki dla swych członków: robotników fizycznych i pracowników umysłowych. Nawet kilka dni na morzu, na pokładzie statku w charakterze wycieczkowicza to dotychczas była dla robotnika rzecz niepowszednia. A teraz dziesiątki i setki tysięcy robotników niemieckich i pracowników umysłowych podróżują po morzach. Latem fiordy Norwegii, wiosną i zimą Portugalia, Madera. Obecnie projektowane są dłuższe zimowe wycieczki na morze Śródziemne. Zmieniły się czasy — dziś demokratyzacja poszła szalenie naprzód, ot weźmy chociażby w sensie udostępnienia najszerszym warstwom obywatelskim wywczasów morskich.

Byłem na pokładzie takiego statku robotniczo-wycieczkowego. Czystość wzorowa, kuchnia zdrowa, smaczna i obfita. Goście zagraniczni, którzy znaleźli się na statku s/s „Oceana" (54-a podróż tego statku w służbie „Kraft durch Freude") nawiązali nie tylko kontakty pomiędzy poszczególnymi narodowościami, lecz zetknęli się z niemiecką warstwą pracującą. Niemieccy robotnicy i pracownicy umysłowi z wdzięcznością i wielkim uznaniem wyrażali się o organizacji „K.d.F.". Wycieczka 6-dniowa na fiordy Norwegii kosztuje 42 marki, 21-dniowa na Maderę i do Lizbony 95 marek, przyczem w obcym porcie uczestnicy wycieczki dostają extra drobną kwotę na wydatki; wynosi ona równowartość 5 marek.

W chwili obecnej flota organizacji „Kraft durch Freude" składa się z 6 wielkich parowców od 9.000 do 17.000 ton pojemności. W budowie są 3 duże kolosy o tonażu ponad 20.000 ton każdy. W roku przyszłym rozpocznie swą

„Gdynia z żelaza i betonu,

Rokrocznie obchodzone przez społeczeństwo polskie uroczystości w dniu 29 czerwca, poświęcone morzu, stały się już pewnym zwyczajem. Jak Polska długa i szeroka — dzień ten rozbrzmiewa wszędzie radością, przywodzi na myśl jednocześnie te niezliczone dobrodziejstwa, które spływają na naród dzięki posiadaniu dostępu do morza.

Mimo, iż każde miasto czy miasteczko stara się jak najuroczyściej wystąpić podczas Dnia Morza — to jednak nie może w żadnym wypadku sprostać w tym dniu Gdyni, gdzie uroczystości świętomorskie mają specjalny wyraz.

Nic dziwnego, boć przecież Gdynia jest główną bohaterką tych uroczystości, sama jest wyrazem dumy i radości.

Toteż ciągną tutaj w okresie Tygodnia Morza niezliczone rzesze z całego kraju, aby nasycić się widokiem tego cudu pracy, aby objąć spojrzeniem otwierającą się w świat przestrzeń morza — i nieść stąd do swych miast i miasteczek obraz tych morskich niezwykłości.

Corocznie Święto Morza w Gdyni obchodzone było w tym samym dniu, co i w całym kraju, t. j. w dniu 29 marca. W roku bieżącym z różnych ważnych przyczyn — Dzień Morza w Gdyni przypadł na dzień 11 lipca.

Dzień ten wypadł w tym roku w Gdyni szczególnie uroczyście.

Już na dwa dni przed właściwymi uroczystościami — w Gdyni panował ruchliwy, pełen podniecenia nastrój przedświąteczny. Pociągi wyrzucały na dworzec coraz to nowe mrowia ludzkie. Ulice gdyńskie zapełniały się różnobarwnym, z godziny na godzinę, rosnącym tłumem. Wszędzie można było spotkać ludzi przybyłych z kraju, we wszystkich częściach miasta i portu. Największe jednak powodzenie miało Molo Południowe, stanowiące przedłużenie ulicy 10 lutego i Skweru Kościuszki.

Zakątek ten zaliczyć należy do rzędu gdyńskich

służbę statek „Wilhelm Gustloff“, mający kabiny 2-u i 4-o osobowe komfortowo urządzone na 2.000 osób.

Cała flota „K.d.F.“ ma w roku 1940 wyruszyć do Japonii z wycieczkami na Olimpiadę. Widocznie robotnicy dostaną dłuższe urlopy, bo podróż będzie trwała tam i z powrotem około 2 miesiecy.

Morze źródłem radości i siły! Nie tylko dla zamożniejszej części społeczeństwa, ale i dla świata pracy. W roku 1936 na statkach „K d F“ spędziło swe urlopy 130.000 osób, od istnienia organizacji do 1.I-37 r. — 330.000 osób, a do chwili obecnej ok. 450.000.

Odpoczynek fizyczny i psychiczny na morzu — oto osiągnięcie, do którego i my zmierzać powinniśmy.

Liga Morska i Kolonialna wprawdzie nie jst organizacją, mającą za jedyny cel zapewnienie wywczasów robotniczych, który to cel specjalnie przyświeca „K.d.F.“, jednakże już od szeregu lat organizuje tanie obozy wypoczynkowe na wybrzeżu, z których licznie korzysta świat pracy. Poza tym niektóre okręgi LMK jak np. Zagłębia Węglowego i Lubelski zakupują ryczałtowo wycieczki morskie w linii Gdynia — Ameryka.

Liga Morska i Kolonialna występuje tu w roli bardzo zbliżonej do organizacji „K.d.F.“, która floty na własność nie posiada, a którą administrują towarzystwa żeglugowe. Należy przypuszczać, że z chwilą oddania do służby na linię południowo-amerykańską dwu nowobudujących się motorowców GAL'u — zwolnią się statki „Kościuszko“ i „Pułaski“, które będzie można na stałe przeznaczyć do dyspozycji wycieczek. Trzeba zatym już teraz pomyśleć o tanich, morskich wycieczkach Ligi Morskiej i Kolonialnej dla świata pracy.



I wówczas banderę polską będzie można częściej spotkać na fiordach Norwegii, a z ożywczego powiewu morza skorzysta tysiące pracowników, strudzonych ciężką pracą na chleb powszedni. **B. Krzywiec.**

ruchliwa i zaborcza...”

niespodzianek, bowiem kilka miesięcy temu Molo to było puste zupełnie, a już teraz znajduje się tutaj estetyczny mały budyneczek, zbudowany przez „Żeglugę Polską“, gdzie mieści się aparat administracyjny żeglugi przybrzeżnej, kawiarnia z tarasem, bufet.

Ten niezwykle miły, biały budyneczek otacza rząd gazonów kwietnych. Wszystko to mocne, skute kamieniem i betonem, świeże i nowe, pachnące białą olejną farbą.

Jakby dla uświetnienie tego wspaniałego obrazu, dla dodania mu prawdziwie morskiego uroku, za łamaczem fal, na redzie stał statek szkolny „Dar Pomorza“.

Ku jego strzelistym masztom biegł wzrok, w sercach rodziła się niepomierna wdzięczność dla tego nieskalanie białego statku, który w samotnych długich godzinach swych podróży kształci młodych marynarzy, niesie w świat dalеki barwy polskiej bandery, a każdą odbytą podróżą dorzuca do naszej tradycji żeglarskiej, — coraz to nowy, wspaniały sukces zwycięstwa Polaków na morzach świata.

Nadszedł wreszcie dzień 11 lipca. Gdynia wstała tego dnia uroczysta, pełna dostojnej powagi. Wzdłuż ulic spływały biało-czerwone flagi. Port tylko pracował. Nie tak intensywnie jak zwykle, lecz tu i tam słychać było dudnienie ładujących dźwigów, widać było krzątających się w pracy ludzi na pomostach statków ładujących.

Statków polskiej bandery handlowej nie było tego dnia w porcie. Postój statków w porcie w niedzielę zwiększa koszty, wskutek czego w ten sposób rozłożone są podróże, aby w niedzielę statek znajdował się na morzu. Toteż gdy społeczeństwo w Gdyni w uroczystym nastroju obchodziło Dzień Morza, zdala od kraju i portu macierzystego — statki i marynarze — pełnili swą codzienną powinność.

Stało tylko owego dnia, jak zwykle, kilkadziesiąt statków obcych bander w porcie. Kilka z nich było na redzie.

Miejscem, gdzie w tym roku odbywały się ofi-

cjalne uroczystości świętomorskie był nie jak dotąd plac Grunwaldzki przed Kamienną Górą, lecz wolną przestrzeń portowa, między skwerem Kościuszki i ulicą Waszyngtona, a Basenem Prezydenta.

W pewnej chwili przestrzeń ta zaludniła się szeregami oddziałów marynarki wojennej, wojska lądowego, organizacyj społecznych.

Przed ołtarzem polowym — rozwieszony jest baldachim z sieci rybackich. Pięknej całości dopełnia potężna sylweta nowego kontrtorpedowca O. R. P. „Grom", który przycumował się w Basenie Prezydenta przy nabrzeżu od strony miejsca uroczystości — tak, że zdawało się jakby jego groźne kontury wyrastały wprost z ziemi.

Szare niebo, jakie z rana wisiało nad Gdynią — przeciera się. Na miasto i port spływa słońce.

Wreszcie w chwili, gdy już ustawiły się przed ołtarzem polowym czworoboki wojska i organizacji, gdy niezliczone mrowie ludzkie oblepiło wolną przestrzeń, spływając tu jak fantastycznie kolorowa fala wylotami ulic miasta — w dali, w porcie wojennym rozległ się huk wystrzałów. To O. R. P. „Bałtyk" oddaje przepisowy salut Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej.

Wchodzi wreszcie do Basenu Prezydenta O. R. P. „Mazur", wiozące na swym pokładzie Dostojnego Gościa, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej prof. I. Mościckiego. Zrywają się tu i tam dźwięki hymnu narodowego, które rozsypują się stokrotnym echem po basenach — i giną gdzieś za szarym pasem falochronu.

Do nabrzeża zbliża się O. R. P. „Mazur". — W ciszy jaka panuje, słychać z pokładu O. R. P. „Mazur" głos komend — wreszcie okręt staje przycumowany.

Na ląd przerzucony zostaje trap, po którym wchodzą przywitać Pana Prezydenta p. wice-premier Kwiatkowski w towarzystwie przedstawicieli Ligi Morskiej i Kolonialnej i władz gdyńskich.

Rozpoczyna się uroczysta Msza Polowa. Wokoło niezliczone mrowie ludzkie, na pokładzie O. R. P. „Mazur" siedzi Pan Prezydent w otoczeniu Szefa Kierownictwa marynarki wojennej, kontradmirała Jerzego Świrskiego i Dowódcy Floty kontradmirała Józefa Unruga.

Słowa modlitwy, płynące od ołtarza mieszają się z odgłosami odległego stąd życia portu. Wreszcie Jego Eks. ks. biskup dr. St. Okoniewski wygłasza podniosłe kazanie. Msza Polowa kończy się. Na specjalnie przygotowane wzniesienie w pobliżu okrętu, na którym znajduje się Pan Prezydent wchodzi pan generał St. Kwaśniewski, Prezes Zarządu głównego LMK, witając uroczyście Dostojnego Gościa, składa na Jego ręce meldunek o pracach i pragnieniach wzrastających szeregów Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Po przemówieniu gen. St. Kwaśniewskiego, na owe wzniesienie wchodzi wice-premier, twórca Gdyni inż. Eugenjusz Kwiatkowski. Zjawienie się na mównicy inż. Kwiatkowskiego wywołuje wśród tłumów burzę oklasków.

Pan minister Kwiatkowski, zwrócony w stronę Pana Prezydenta, zaczyna mówić. Wspaniałe jest to przemówienie. Padają słowa mocne, przepojone miłością wielką do tego dzieła polskiego, które kamiennymi kwadratami, taflami basenów, roztacza się w całej swej wspaniałości przed oczami zebranych tłumów.

„Gdynia z żelaza i betonu — mówi głosem pełnym siły i wzruszenia min. Kwiatkowski — Gdynia ruchliwa i zaborcza, pochłaniająca wciąż nowe pustkowia, ujarzmiająca wciąż nowe zagony wodne, trwać będzie ku chwale imienia polskiego, jako symbol zgodnego wysiłku całego narodu polskiego na wieki!"

Megafony roznoszą te dyktowane miłością i sercem słowa po najdalszych miejscach Gdyni, gdzie tłum zamarły słucha w milczeniu, mikrofony Polskiego Radia — unoszą je w głąb najbardziej odległych zakątków Polski.

I zdaje się, że w owej chwili cała Polska zasłuchana w moc słów, będących jakby wspaniałym rapsodem o radości i zwycięstwie, pobudką do dalszego wysiłku, przeżywała radość niezmierną.

Bo była to chwila szczególnie silnego wzruszenia, które ogarnęło wszystkich bez wyjątku, a które bodaj największą mocą słynęło na garstkę weteranów powstania 1863, których gasnące już źrenice chłonęły z radością obraz tych morskich uroczystości.

Przemówienie min. Kwiatkowskiego zakończone. Okrzyk wzniesiony przez niego: Niech żyje Polska na morzu, niech żyje Wielka Gdynia" — podchwytuje tłum. Ginie on wreszcie w dźwiękach hymnu narodowego.

Na pokład O. R. P. „Grom" wchodzi min. Kwiatkowski, gdzie towarzyszy chwili poświęcenia okrętu, którego dokonuje J. Eks. ks. biskup Okoniewski.

Wszyscy teraz śpieszą, aby zobaczyć rewię floty, która ma przedefilować przed Panem Prezydentem.

Całe Molo Południowe wypełniło mrowie głów ludzkich.

Już przycumował przy końcu Mola O. R. P. „Mazur". Pan Prezydent wchodzi na pomost kapitański, skąd będzie przyjmował defiladę.

Rozpoczyna się defilada. Wchodzi już między łamacz fal a molo O. R. P. „Kujawiak", którego burty pomalowane są w biało-zielone pasy, jako morską barwę ochronną. Za „Kujawiakiem" prześlizguje się łódź podwodna „Żbik", „Wilk", „Ryś". Za nimi kontrtorpedowce: „Burza" i „Wicher", wreszcie kanonierki: „Komendant Piłsudski", „Generał Haller", dalej dywizjon minowców: „Mewa", „Rybitwa", „Czajka", „Jaskółka".

Po pewnej chwili przechodzi dywizjon torpedowców i okręty pomocnicze jak: „Pomorzanin", transportowiec „Wilia", „Smok" i „Nurek".

Defilada skończona — ostatni okręt niknie za łamaczem, maleje granatowy sznur marynarzy wyprężonych na pokładzie.

Na twarzy kontr-admirała Unruga widnieje jeszcze uśmiech zadowolenia z postawy marynarzy, z wyglądu okrętów wojennych.

Publiczność stoi jeszcze, jakby zawiedziona, że to już koniec rewii, lecz w tej chwili z miejsca, gdzie stoi O. R. P. „Mazur" słychać gwizdki. To okręt „Mazur" odcumowuje. Pan Prezydent wraca do Juraty.

Publiczność zebrana na molo przy nabrzeżu, od którego odcumowywał się okręt — i zgotowała Pa-

nu Prezydentowi Rzeczypospolitej niebywałą owację.

Wreszcie za szarym pasem łamacza fal znikła sylwetka O. R. P. „Mazur“ — kierując się z Dostojnym Gościem — w stronę Juraty.

Odchodzący z portu z Panem Prezydentem O. R. P. „Mazur“ — odprowadziły wszystkie małe jednostki pływające, jakie były w porcie.

Następnym punktem uroczystości gdyńskich, po rewii floty była defilada na lądzie.

Cała ulica Świętojańska, wdłuż której odbywała się rewia — pełna była publiczności.

W pewnej chwili na trybunie zjawia się Pan wice-Premier min. Eugeniusz Kwiatkowski. Przybycie Pana wice-Premiera Kwiatkowskiego publiczność przyjmuje serdecznymi okrzykami. Pan wice-Premier Kwiatkowski wchodzi na trybunę w otoczeniu kontr-admirała Świrskiego, kmtr. admirała Unruga, Prezesa Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. St. Kwaśniewskiego, wice-ministra Sokołowskiego, Ks Biskupa Okoniewskiego, woj. pomorskiego Raczkiewicza, Dyr. Dep. Morskiego L. Możdżeńskiego, Komisarza Rządu Franciszka Sokoła.

Przebieg defilady na ulicy Świętojańskiej — miał wiele momentów niezwykle wzniosłych i pełnych wzruszenia.

Największe oklaski — oczywiście zebrała marynarka wojenna, która swym wyglądem — sprężystą postawą — budziła wśród tłumów zgromadzonych wzdłuż trasy — niebywały entuzjazm.

To też nic dziwnego, że na ulice, gdzie defilowała marynarka wojenna, z domów, z trybun padały pęki kwiatów.

Za marynarką wojenną przeszedł sprężystym krokiem Batalion Morski, za nim przesunęła się zmotoryzowana kompania reflektorów morskich, artyleria przeciwlotnicza.

Trudno byłoby wymieniać wszystkie organizacje, które brały udział w defiladzie, która zresztą trwała około 2-ch godzin.

Przeciągnęły organizacje przysposobienia wojskowego, byłych wojskowych, organizacje społeczne, wśród których szczególną uwagę zwracały delegacje poszczególnych okręgów Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Lecz wśród tych uszeregowanych organizacyj, które przedefilowały przed trybuną wice-Premiera Kwiatkowskiego — szczególny wyraz miały delegacje Polaków w Gdańsku, które tłumnie przybyły na uroczystości do Gdyni.

Na czele defilujących organizacyj z Gdańska — maszerowało przysposobienie kolejowe. I tutaj zarówno niebywale bojowa postawa, mocny, zwarty wygląd całej grupy — skupił największy huragan oklasków. Wzruszył wszystkich widok tych Polaków z Gdańska — swym wyglądem zewnętrznym, dokumentujących jakoby swe ustawiczne czuwanie nad sprawami Polski — u ujścia Wisły. Zresztą nastroju dopełniał wielki transparent, niesiony za przysposobieniem kolejowym Polaków z Gdańska — na transparencie tym widniał napis: **„Nad dolną Wisłą również wygramy!“**

Biła z tych prostych słów siła i wiara we własne siły, ufność wielka w spojrzeniu w przyszłość.

Należy jeszcze wspomnieć, że w ramach uroczystości oficjalnych odbyło się wręczenie upominków poszczególnych okręgów Ligi Morskiej i Kolonialnej — okrętom wojennym Rzeczypospolitej.

Upominki są symbolem kontaktu społeczeństwa z Marynarką Wojenną Rzeczypospolitej — są wyrazem wdzięczności, jakie społeczeństwo składa dzielnej postawie marynarza polskiego, który sposobi się do obrony wielkiego już dorobku morskiego.

Oficjalnie Dzień Morza w Gdyni został zakończony opuszczeniem bandery Ligi Morskiej i Kolonialnej i flagi państwowej.

Lecz poza tą stroną oficjalną uroczystości gdyńskich odbyło się cały szereg imprez jak zabawy, koncerty orkiestr i chórów w muszli na Kamiennej Górze, tańce regionalne na Skwerze Kościuszki. Wieczorem w Basenie Prezydenta przesunął się barwny korowód łodzi udekorowanych, a już co najbardziej charakterystyczne, że mimo rzęsistego deszczu na ulicach przy głośnikach — tańczono. Miły i nigdzie w Polsce niespotykany nastrój niefrasobliwej radości.

Ale do rzędu tych osobliwości, które leżą poza ramami oficjalnych uroczystości zaliczyć należy — nie te imprezy wymienione, ale zjawisko, które świadczyć może o zainteresowaniu społeczeństwa sprawami morza, o pragnieniu bezpośredniego poznawania elementów tego życia na morzu.

I tym mamy tłumaczyć fakt, że już znacznie przed okresem czasu, który przewidywał zwiedzanie okrętów wojennych wzdłuż nabrzeży Basenu Prezydenta gromadziły się tłumy publiczności.

Oczywiście, najwięcej było chętnych do zwiedzenia O. R. P. „Grom“, który przykuwał spojrzenia wszystkich swą olbrzymią, szarą sylwetką, który wymownie przemawiał o swej sile lufami dział.

Zgromadziły się obok O. R. P. „Grom — również inne okręty. Wdłuż tego samego nabrzeża przycumował dywizjon minowców: „Czajka“, „Mewa“, „Jaskółka“, „Rybitwa“. Dalej wdłuż nabrzeża od strony Mola Rybackiego przycumowały się kontrtorpedowce „Wicher“ i „Burza“.

Przeciągnęły przez pokłady naszych okrętów wojennych tłumy, wśród nich dzieci, ludzie nawskroś dojrzali, starcy — u schyłku dni, oglądający zaczątek naszego morskiego dorobku. Unieśli z tych pokładów niewątpliwie ufność i wiarę we własne siły, zrozumienie spraw ważnych i koniecznych, spraw, które wyrażają się tonażem, zdolnością bojową i całym szeregiem zalet technicznych, a którym na imię — obrona morska tego, co już stanowi powód do dumy.

Tego dnia wieczorem nad miastem rozmigotanym od świateł, nad ulicami rozbawionych tłumów— krzyżowały się smugi reflektorów.

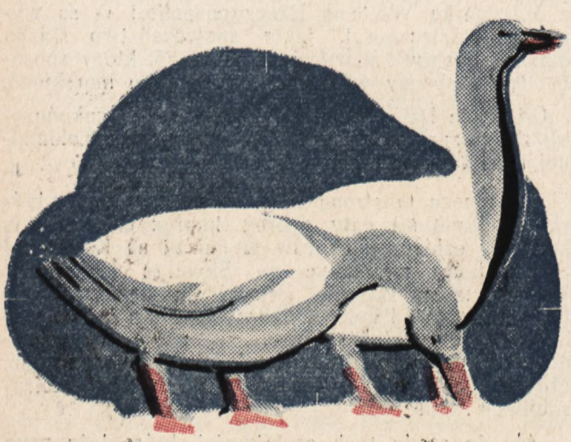
Był to ostatni świąteczny obraz Gdyni.

Następnego ranka — Gdynia wstała do swej codziennej pracy, aby dzieło już osiągnięte mocniej cementować, by wartości zdobyte nieustannie pomnażać.

I nie było słychać już innych odgłosów jak tylko pracę portu, nie było widać innych efektów jak snujące się na horyzoncie smugi dymu parowców, które wchodziły i wychodziły z portu.

SZ.

Czubata kura jedzie w świat



Chłodnictwo rozpoczęło się dopiero przy końcu 19-go wieku i na początku 20-go tuż przed wojną. U nas chłodnictwo jest może najmłodsze, bo rozpoczęło się dopiero mniej więcej po 1925 r. Jak wygląda ta chłodnia?!

Składa się ona z obszernych budynków najczęściej murowanych i dobrze izolowanych od zewnętrznego powietrza i temperatury. W środku są umieszczone maszyny chłodnicze napędzane elektrycznością, zimno w nich wytwarza się albo za pomocą amoniaku, albo kwasu siarkowego, albo chlorku wapnia, te oziębiają solankę — to jest wodę z rozpuszczoną w niej solą, bo woda bez soli bardzo łatwo zamarzłaby i tę solankę przepędza się rurami przeprowadzonymi w budynku, w ten sposób powietrze się w budynku oziębia do odpowiedniej wysokości temperatury, a na rurach, którymi płynie solanka osiada szron i lód. Polska ma największą w całej Europie chłodnię w Gdyni wybudowaną niedawno. Cały budynek chłodni jest podzielony na oddzielne pomieszczenia czyli jak to się nazywa w języku fachowym kamery chłodnicze. Przejdźmy się po tych kamerach chłodniczych i zajrzyjmy co się w nich znajduje?! Znajdziemy tam wszystkie produkty hodowlane z gospodarstwa wiejskiego, a więc baloty-worki z bekonami, to jest połówkami z młodych 9-cio miesięcznych wieprzaków, skrzynie z jajami, skrzynie i beczułki z masłem, worki z cebulą i warzywa i owoce. Zatrzymujemy się przed jedną z kamer i widzimy tam stosy skrzynek drewnianych kwadratowego niemal wymiaru.

Co jest w tych skrzynkach. Drób bity. Jakto? No tak, te wszystkie wesołe dziobiące ziarno ostre, białe, czarne kurki, które za życia robiły reklamę każdemu zniesionemu przez siebie jajku głośnym gdakaniem, te napuszone strojne w czerwone korale indory — te hałaśliwe syczące i szczypiące gęsi ubite, oskubane, przesortowane w skrzynki jak cygara w pudełku przyjechały tu z województw środkowych, z Kresów, z Poznańskiego i Pomorza i czekają aż je załadują na statek. Cały czas podróżują one sobie w chłodzie aż miło, bo tu do chłodni przyjechały w wagonach chłodniczych, których Polska ma około 550 sztuk. I dalej pojadą na którymś ze statków mającym urządzenia chłodnicze.

Pojadą te gąski, kurki i perlice do Anglii, gdzie je podadzą na stół jakiegoś flegmatycznego syna mglistego Albionu, może po drodze wyładują je w jakimś porcie francuskim, ba a może pojadą aż hen do Ameryki. Drobiu wywozi się od nas co roku za sumę 11 milionów złotych. Drób wywozi się albo żywy, najczęściej są to gęsi tak zwane chudzce — to jest gęsi chude, eksportowane do Niemiec, które trzeba dopiero tuczyć, lub też drób bity głównie indyki i kury młode, względnie kurczęta wywożone do Londynu Hull, Leed. W Polsce drobiu jest dość dużo, kur liczą, że jest razem z perlicami około 50 milionów, gęsi 15 milionów a indyków i kaczek razem 25 milionów. Najwięcej drobiu chowa się w województwach środkowych, w województwie kieleckim, lubelskim i białostockim, na południu w Lwowskim, sporo też w Warszawskim i Łódzkim no i wreszcie na Pomorzu i w Poznańskim. Żywych gęsi eksportuje się najwięcej z Poznańskiego, Pomorza i Kresów Wschodnich. Jakkolwiek gęsi kresowe są znacznie mniejsze od gęsi poznańskich, to jednak za granicą kupcy bardzo ich poszukują, gdyż nadają się one znakomicie do tuczenia. Nie wolno jest natomiast wywozić za granicę gęsi nieumiejętnie podskubanych, na to podskubywanie powinni rolnicy zwracać uwagę i dobrze o tym pamiętać. Na drugim miejscu po gęsiach idzie wywóz kur zagranicę i to wywożone są głównie kury i kurczęta o żółtych i białych nóżkach, kury z zielonymi nogami nie można za granicą pokazywać, choćby nawet nie całe nogi miała zielone, lecz tylko zielone plamki na nogach.

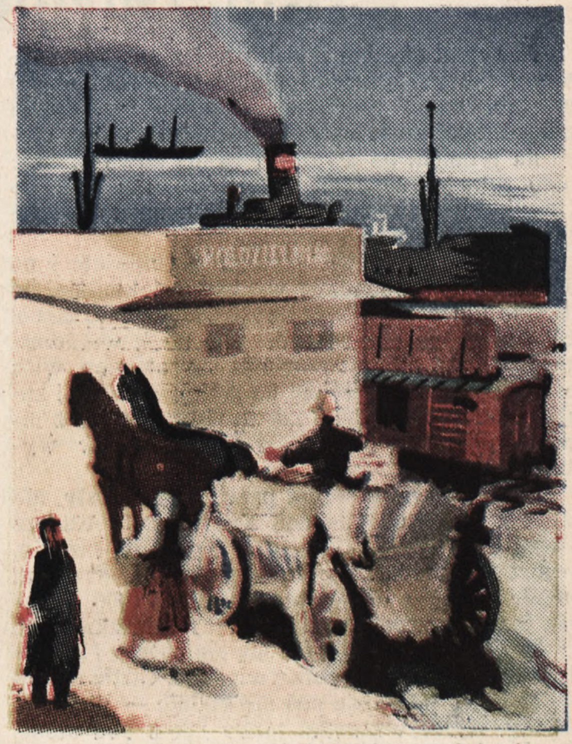
Najmniej trudności za granicą jest ze sprzedaża indyków i perliczek — od początku października zaczyna się na dobre sezon handlu indykami, a najwięcej zagranica głównie Anglia, bierze indyków przed samym Bożem Narodzeniem. I co ciekawsze, że większe powodzenie mają indyczki, niż indyki, gdyż podobno mięso ich jest smaczniejsze i delikatniejsze. Najgorzej tylko jest z przewozem indyków, gdyż przewozi się je po zabiciu i oskubaniu, zostawiając tylko trochę pierzy przy końcu szyki i na samych końcach skrzydeł po rąbku piór — i nie wolno

ich zamrażać podczas przewożenia, mogą być tylko trochę przechłodzone. Z drugiej znów strony trzeba bardzo uważać, żeby się nie popsuły, gdyż przewozi się je nie patroszone razem z wnętrznościami.

Za granicą zaś indyki nieźle płacą, ale też wychować takiego indyka to nie jest wcale rzecz łatwa. Jako małe pisklęta a nawet podrastające już są ogromnie wrażliwe na zimno i deszcze — i wymagają ogromnie dużo opieki i staranności w wychowie. Niech tylko zmokną i zmarzną to zaraz całe stadko ginie jakby dżuma przez nie przeszła. Natomiast gdy już wyrosną, to nic im nie szkodzi ni zimno ni deszcz. Po leśniczówkach są nawet takie indyki, które są nawpół dziko chowane, po dorośnięciu zostają wypuszczone w zagajniki i tam własnym przemysłem się żywią i żyją dokąd się nimi nie zainteresuje gospodyni myśląca, że już czas by było je sprzedać i wziąć za nie trochę grosza. Inna rzecz, że kupcy nie bardzo lubią kupować takie indyki, bo są ogromnie chude i tylgo nogi mają długie, stąd kupcy nazywają je pogardliwie „wyścigowcami". Indyków kupiec przed zarżnięciem nie dopasa tylko musi zabić takie jakie kupił — a potem dopiero przed wysyłką posortować, co się nadaje do wysłania zagranicę, a co nie.

Gęsi zaś najczęściej kupcy kupują chude, a potem u siebie dopasają — dotuczają, żeby oprócz mięsa nabrały jeszcze na siebie sporo tłuszczu t. zw. „gęsiego szmalcu" — który był nawet wywożony do Palestyny — do tego stopnia stanowił ulubiony tłuszcz żydowski. Kury też kupcy przed zabiciem częściowo dopasają, ale najczęściej nie jest to pasienie, lecz tylko wybielanie mięsa mlekiem, przez dodawanie kurom przez jakiś tydzień przed zabiciem, mleka do picia razem z innym pożywieniem w formie papki, bo przy kurze nie chodzi o tłuszcz, ale o to żeby miała dużo białego smacznego mięsa.

Kaczek od nas wywozi się niewiele i to tylko do sąsiadujących z Polską krajów, głównie do Niemiec i trochę do Czechosłowacji i Austrii. Kaczki są głównie zjadane wewnątrz kraju. Anglicy od nas kaczek nie sprowadzają, mają oni znakomite kaczki od siebie z kolonii, no a poza tym niezrównane w smaku kaczki chińskie, które wędrują do Anglii z daleka, morzami, oceanami, bo aż z Szanghaju. Hodowla drobiu ma specjalnie ważne znaczenie dla drobnego rolnika z uwagi na niski koszt hodowli, oraz związane z drobiem jaja i pierze. Rzecz ciekawa i charakterystyczna: najlepiej rozwinięte hodowle drobiu mają właśnie kraje morskie: Dania, Anglia, Francja i Stany Zjednoczone. W Danii kiedyś zwiedzałem gospodarstwo drobiowe, w którym była wyłożona księga dla wpisywania się przez zwiedzających, były tam podpisy przedstawicieli i wycieczek rozmaitych krajów przeważnie najbardziej egzotycznych, jak np. Japonii i Chin. Naprawdę przyjemnie było



oglądać to wzorowe gospodarstwo, w którym były hodowane kury typu mięso-jajonośnego. Za same jaja do celów hodowlanych gospodarz, właściciel tej fermy drobiowej, co roku dostawał 5000 koron duńskich, co na owe czasy wynosiło około 14000 złotych po przeliczeniu na polskie pieniądze.

W Anglii również hodowla drobiu stoi bardzo wysoko. Anglicy wyhodowali najlepsze w świecie mięsne rasy kur, a najbardziej znane z nich są tussex'y, duże białe kury zresztą hodowane i u nas. Zamiłowanymi hodowcami drobiu są też Francuzi. W żadnym francuskim domu nie zabraknie na uroczysty dzień smakowitej pulardy. Smakosze szczególnie cenią sobie kaczki przyrządzane a la ronenaire — to znaczy tak jak przyrządzają je we Francji koło miasta Roneu — razem z krwią, której się nie spuszcza — bo kaczka jest zabijana przez uduszenie, nie wykrwawianie.

Jak widzimy więc istnienie chłodni w Gdyni, statek wywożący nasz drób w daleki świat, pociąg z wagonami - lodowniami, który dowiózł ten drób do portu — mała czubata kurka grzebiąca na podwórku, kogut bijący skrzydełkami i piejący na płocie, sycząca gęś na wiejskiej drodze, ilość pieniędzy w naszej portmonetce, są to sprawy bliskie, wiążące się w jeden węzeł, któremu na imię: dostęp do morza, wielka Gdynia i handel zagraniczny Rzeczypospolitej.

Feliks Trojan.

Kto Gdynię zbudował

Nazywał się Jan Dyrda; był z zawodu majstrem fabrycznym; od piętnastego roku życia w fabrykach pracował. Rzadko wyjeżdżał gdzieś dalej ze swego miasta; latem tylko, może na tydzień, na dwa — i to nie zawsze. Ale tego roku powiedział sobie, że pojedzie do Gdyni, żeby zobaczyć jak to ten nasz port teraz wygląda. No i pojechał...

Przez cały dzień chodził po mieście i po porcie; chciał zobaczyć wszystko dokładnie, bo to tyle mu o tej Gdyni naopowiadano od czasu jak był tu po raz ostatni. Ale nogi, wiadomo, nie były już młode; zmęczył się jak pies, więc usiadł sobie na nabrzeżu na jakiejś skrzyni i zaczął rozmyślać o tym, jak to Gdynia tutaj z niczego powstała i kto ją z tych piasków wydźwignął.

O tak, był tu w Gdyni przed sześciu laty, ale teraz z trudem ją poznał. Rozrosła się wszerz i wzdłuż; wielkie miasto z tego się zrobiło, a port też zmienił się nie do poznania. Prawda, wtedy to było tu jeszcze niecałe 30.000, a teraz jest już przeszło sto tysięcy mieszkańców.

Rozrosło się to miasto jak się patrzy i z każdym dniem staje się coraz większe. Gdzie okiem nie rzucisz, wszędzie coś się buduje — gmachy, składy, ulice; wszystko nowe jak z pod stempla. Za drugie pięć lat trzeba będzie znowu sobie przypominać jak ta dawna, „stara" Gdynia wyglądała. Bo pięć lat w Gdyni, to tyle co pięćdziesiąt w każdym innym mieście, jak porównać z takimi, gdzieś tam na Kresach, to może i więcej.

Tak, czas inaczej tu trzeba mierzyć jak gdzieindziej. Wszystko tu idzie szybciej, a Gdynia — miasto i port, w oczach się zmienia. Przecie ci Gdynianie, co to pierwsi na te brzegi przyjechali, to pamiętają jeszcze jak do dworca po kostki w piachu trzeba było brnąć, a na Świętojańskiej, głównej ulicy, krowy się pasły, a to niedalej jak piętnaście lat temu było.

Piętnaście lat — i nowe miasto i nowy port. I to jaki port! Jeden z pierwszych na Bałtyku. Sześć basenów wykopano w torfowiskach, dragami pogłębiono, obłożono żelazo-betonem, a na nabrzeżach pobudowano składy, hangary, magazyny i dworzec olbrzymi, gdzie statki pasażerskie teraz przystają. Ale nawet i ten port jest, jak słychać, za mały. Boć gdyby był w sam raz, to statki nie musiałyby na redzie czekać na wolne miejsce przy nabrzeżach, gdzie odbywa się załadunek. I robotnicy portowi też nie musieliby po nocach przy świetle lamp elektrycznych pracować, załadowując statki, ażeby mogły jak najprędzej z portu wyklarować i dać miejsce innym.

We dnie i w nocy pracuje gdyński port. Krany, czerpaki, windy i wywrotnice ładują towar do głębokich, przestronnych triumów statkowych. Z grzechotem wpada śląski węgiel do ładowni; opasane grubymi łańcuchami unoszą się „hiby" desek i drzewa z nabrzeża na pokłady statków; bekony w workach, masło w beczkach, jaja w skrzyniach fruwają w „netach" do góry, a potem lecą w dół do ładowni; A po dziesiątkach torów polskich kolei toczą się tysiące czerwonych wagonów, pobrzękując, jazgocąc, zgrzytając i dudniąc o stalowe szyny niekończącego się szlaku, niosąc plon pracy ku Gdyni i morzu, którym wyruszy dalej do innych portów i innych krajów, w ładowniach pojemnych frachtowców...

..Tak był tu Dyrda przed sześciu laty, ale z trudem poznał tę Gdynię. Rozrosła się wzdłuż i wszerz, wielkie miasto z tego się zrobiło i wielki port. „I któż to wszystko zbudował" — pomyślał Dyrda i poskrobał się w głowę. „Kto wydźwignął to wszystko z piasków i torfowisk? Przecie musi to być siła jakaś, co takiej rzeczy dokonać potrafi?"

Podparł Dyrda głowę i myślał długo, długo. Potem uniósł głowę i spojrzał na te krany, i składy, i przystanie, i statki w porcie i nawet na tę kratowaną skrzynię, na której siedział. I gdy spojrzał na skrzynię, naraz twarz mu się rozjaśniła, tak jakby znajomka spotkał. Toć to, psia kość, ta skrzynia, na której siedział, to nie skądinąd tylko z jego fabryki była. I, niech go diabli, ten odlew co to w niej leżał, to nikt inny tylko on sam własnymi rękami musiał robić, bo akurat takie odlewy wyrabiał. No, no, ktoby to myślał.

I naraz wszystko mu się w głowie wyklarowało.

Któż tę Gdynię zbudował? Jaka siła? I kto ją nadal buduje, rozszerza, wzbogaca?

Toć nikt inny jak on i tysiące takich jak on robotników — hen tam z głębi Polski. I tysiące wieśniaków co na roli pracują i nawet wiejskie gosposie, no tak wiejskie gosposie też, bo skądby te bekony, masło i jaja przyszły, tu do Gdyni, gdyby nie one.

A jak to oni tę Gdynię zbudowali?

Ha, ha, toć to proste jak drut.

Bo gdyby nie te odlewy co oni w fabrykach robią, i nie ten węgiel co górnik na Śląsku z ziemi wykopał, i nie to drzewo co drwal ściął w lasach kresowych i nie te bekony, masło i jaja— wszystko to co przez Gdynię morzem w świat idzie — to nie trzebaby było tych torów dla wagonów budować, i tych basenów dla statków, i tych nabrzeży, i składów, i kranów, i całej Gdyni i wtedy nic by tu na tych brzegach nie było, tylko piach, i wydmy, i stare checze kaszubskie, tak samo jak przed piętnastu laty.

Tak to polski robotnik i polski rolnik ciężką pracą naszą Gdynię wybudowali choć wielu z nich nigdy jeszcze na tych brzegach nie było, a o morzu naszym wiedzą tylko z opowiadań.

L. C.

Z kraju i ze świata

Gdynia —dwudziestym ósmym, Gdańsk — trzydziestym piątym portem świata. Z ogłoszonych ostatnio danych, dotyczących ruchu statków w poszczególnych portach w r. 1936, wynika, że na pierwszym miejscu wśród wszystkich portów świata stoi Londyn, do którego zawinęło w tym czasie statków o łącznej pojemności 22.386 tysięcy t. r. n., na drugim miejscu — Rotterdam, na trzecim — Hamburg, na czwartym — Antwerpia, na piątym — Nowy York. Według tego zestawienia Gdynia, do której zawinęło w r. 1936 statków o łącznym tonażu 4.920 tys. t. r. n., stoi na dwudziestym ósmym miejscu, a Gdańsk, z ogólnym tonażem statków na wejście 3.295 tys. t. r. n., na trzydziestym piątym. Jeżeli zważymy, że Gdynia jest jeszcze bardzo młodym portem i nie leży na skrzyżowaniu wielkich dróg oceanicznych, to zajęte przez nią miejsce dwudzieste ósme wśród wszystkich portów świata można uważać za bardzo dobre.

Ruch emigracyjny z Polski. W ciągu pierwszego kwartału r. b. wyemigrowało z Polski ogółem 12.097 osób, jednocześnie w tymże czasie powróciło do Polski ogółem 2.871 emigrantów. Najwięcej wyemigrowało do Francji, bo blisko 4.000 osób, dalej do Argentyny — blisko 2.000 osób i do Palestyny przeszło 1.000 osób.

Skarby wodne Polski. W Polsce mamy ogółem 220.000 ha powierzchni jezior i 33.000 km. rzek, które są podstawą rybołóstwa słodkowodnego. Rocznie łowi się w Polsce około 11 milionów ryb rzecznych i jeziorowych. Niezależnie od tego rozwija się rybołóstwo hodowlane, które ze stawów o łącznej powierzchni 75.000 ha, daje rocznie około 10 milionów ryb, głównie karpi. Wartość tych połowów obliczana jest na 31 i pół miliona złotych. Warto przytem nadmienić, że część tych połowów, a mianowicie ryby wyższych gatunków, jak łososie, sandacze, węgorze, jak również i raki, stanowią artykuł wywozowy, który w miarę udoskonalania gospodarki rybnej w Polsce może stanowić coraz poważniejszą pozycję w naszym bilansie handlowym.

O. R. P. „Sęp" i O. R. P. „Orzeł". Na stoczniach zagranicznych buduje się obecnie dwie łodzie podwodne dla polskiej Marynarki Wojennej. Chociaż będą one wykończone dopiero w roku przyszłym, już obecnie otrzymały nazwy, nadane im przez Ministra Spraw Wojskowych na wniosek Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej. Jedna z tych łodzi, budowana ze składek F. O. M. została nazwana O. P. R. „Orzeł", druga zupełnie taka sama O. P. R. „Sęp".

Podział Palestyny. Na wniosek specjalnej komisji, powołanej przez rząd brytyjski, Palestyna ma być podzielona na dwie odrębne części: arabską i żydowską. Część arabska będzie stanowić niepodległe królestwo, połączone z Transjordanią i mające układ wieczysty z W. Brytanią. Część żydowska będzie stanowić również niezawisłe państwo, które albo będzie związane z W. Brytanią układem wieczystym i będzie reprezentowane w Lidze Narodów, albo też będzie wchodziło w skład Imperium Brytyjskiego, jako drugorzędne dominium. Projekt podziału Palestyny spotkał się ze sprzeciwem zarówno ze strony Arabów, jak i Żydów, gdyż jedni, jak i drudzy chcieliby otrzymać kraj całkowicie dla siebie.

Konkres Chrystusa Króla w Poznaniu. W czasie od 26 do 29 czerwca r. b. odbył się w Poznaniu uroczysty kongres Chrystusa Króla, w którym wzięli udział nie tylko najwyżsi dostojnicy kościoła katolickiego w Polsce, ale i liczni biskupi i kardynałowie z zagranicy, między innymi prymas Francji i prymas Austrii. Szczególne podniosły charakter miało zakończenie uroczystości w dniu 29 czerwca, kiedy po uroczystej mszy pontyfikalnej legat papieski udzielił zebranym tłumom błogosławieństwa papieskiego.

Zmiana rządu we Francji. W końcu czerwca we Francji nastąpiło znowu przesilenie gabinetowe — rząd Leona Bluma, nie uzyskawszy żądanych pełnomocnictw w Izbie, podał się do dymisji. Nowy rząd utworzył Kamil Chautemps. Zasadniczo rząd ten nie różni się wiele od poprzedniego, większość ministrów pozostała na dawnych stanowiskach, nawet Leon Blum wszedł do nowego gabinetu, jako wicepremier.

Wizyta króla Karola II w Polsce. W czasie od 26 czerwca do 1 lipca bawił w Polsce z wizytą oficjalną król Karol II, któremu towarzyszył następca tronu, wielki wojewoda Michał. Król Karol, podejmowany serdecznie przez rząd i społeczeństwo polskie, spędził kilka dni w Warszawie, gdzie przyglądał się wspaniałej rewii wojskowej na Polu Mokotowskim, brał udział w manewrach wojskowych w Biedrusku, gdzie otrzymał nominację honorowego dowódcy 57 pułku, poczem złożywszy hołd u trumny Marszałka Piłsudskiego w Krakowie, wyjechał do swego kraju, zapraszając z kolei do Rumunii Marszałka Śmigłego - Rydza. W Rumunii również przebywał przez pewien okres czasu szef sztabu głównego, gen. bryg. Wacław Stachiewicz.

Rozrywki umysłowe



7. ZAMIENIANKA — LOGOGRYF

Po odpowiednim przestawieniu liter **w 16-tu pionowych rzędach** podanych figur — należy utworzyć szesnaście nazw stolic europejskich. Odczytane litery **oznaczonego (środkowego) rzędu poziomego** dadzą rozwiązanie.

Sylwin Cąkala

●

Za rozwiązanie zamienianki Redakcja przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiazania upływa **28 sierpnia 1937 r.** Rozwiązania nadsyłać pod adresem Redakcji z dopiskiem: **„Rozrywki Umysłowe“.**

●

ROZWIĄZANIA
„POLSKA NA MORZU“ NR 5 — Maj 1937 r.
5. ELIMINATKA

Wyrazy: 1. PŁOT. 2. KAMA. 3. KOTY. 4. RYZA. 5 BEŁT.

Klucz: Bałtyk.

Po skreśleniu liter klucza otrzymujemy rozwiązanie główne: **POMORZE.**

Logogryf bezbłędnie rozwiązało 136 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. **Gajewska Jadwiga** — W-wa 24, Szosa Radzymińska 24.
2. **Wójtowicz Józef** — p. Kościelisko obok Zakopanego.
3. **Januszewiczówna Halina** — W-wa Żolborz, Krasińskiego 31, Zakład S. S. Zmartwychwstania P-go.
4. **Gierczak Zygmunt** — poczta Smyków. Kieleckie, pow. konecki. w. Miedzierza.
5. **Bohdanowicz Eugenia** — Skarżysko Kamienna 1. Al. Brzozowa 2.

●

Nagrody niebawem rozsyłamy pocztą; prosimy o potwierdzenie odbioru.

RYSUNKI WEWNĄTRZ NUMERU WYKONANE ZOSTAŁY PRZEZ ARTYSTĘ MALARZA EDMUNDA ERNESTA.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna **REDAKTOR: Henryk Sikorski**

Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy“ S. A.,Warszawa, Marszałkowska 3.